

Wat er gebeurde op Nieuwjaarsdag 1880 . . .

(De Zânverters kregen gien doizend jaer olie....)

De stranding van de bark 'St. Nicolaas'

Na moedige rejs 17 man gered.

De „Olemaan“ ligt er altijd nog...



Het wrak van de „Olemaan“ is nog altijd te zien ter hoogte van de derde paal om de Zuid, bij straffe Oostenwind en afgaand water . . .

(Foto: Ton Steen).

ZANDVOORT, NIEUWJAARSdag 1880. — Door de donkere nauwe straatjes van de Noordbuurt gaan de driftige passen van Piet van der Mij, (Piet van de Burgemeester), — plaatselijk bestuurder van de Noord- en Zuidhollandse Redding Mij. — op zoek naar zijn reddingbootbemannings. Het is een dampige, mistige, grauwe avond op deze eerste dag des jaars . . .

Er is bericht gekomen, dat er bij de vierde paal om de Zuid een schip is gestrand. Het had al enige tijd met een groot vuur gestakeld, maar door de grauwe mistlieden was 't noodsein niet direct opgemerkt . . . Jutters hadden hem gewaarschuwd en toen was hij zelf eerst naar het strand gegaan. Nauwelijks een paal om de Zuid had hij het al gezien. Hij spoedde zich terug naar het dorp om de „redboot“ te laten uitvaren. Maar het ging vandaag niet allemaal zo snel als hij wilde. Alleen de jonge schipper Jacob Koper (Jaap Sok) was thuis en deze spoedde zich direct naar „de schuur“ boven aan de Strandweg, bij de werf van Kees van Duivenboden.

In de kroeg.

OP DEZE NIEUWJAARSdag was het niet gemakkelijk — zoals gezegd — om de bemanning snel bij elkaar te krijgen. Twee zaten er bij de „Dronke Del“, het kleine caféje aan het begin van de Spoorstraat. Ze waren in opperste stemming vanwege de welgevulde Nieuwjaarsborrels en zaten beiden omgekeerd op een stoel, met hun ronde zeemanshoed in hun nek, te zweren, dat ze dwars van de Texel-se rée een keer roole garnaal hadden gevangen. . . . tot groot vermaak overigens van de andere cafébezoekers. — Ze zwomme zeker 'ekokot' in jullies net. . . . — Het waren gezwoeren kameraden overigens deze A. Koper Ezn., bijgenaamd „Dobber“ en „Ouwe Fagge“, in de wereld Arie Molenaar.

Ze zouden juist met 'n harde vuistslag op de tafel hun beweringen staven, toen Piet van de Burgemeester zijwijd het café binnenkwam, ze aankleek en alleen maar zei: „Jeloi motte vaere!“

Als of de bliksem in hun was gevaren stonden ze van hun stoelen op en keken lichtelijk aangeslagen naar het ernstige gezicht van de eerbiedwaardige figuur van Piet van der Mij. Hij zei alleen nog: „Waer benne de andere?“

Ze bleven het antwoord schuldig maar óók in het café werd het stil, doodstil.

— Jeloi motte vaere — was er gezegd. Dat overstemde de hele vreugde van de Nieuwjaarsdag, die in het armelijke Zandvoort met slechte, goedkope jenever was gevierd. Piet van der Mij wist het wel, vandaag zaten zijn mannen, zijn helden, het liefst in de kroeg of aan een stevige borrel bij familieleden. Er waren niet zo vaak feestjes in het oude vissersdorp, waar de armoede bij de visserij een dagelijks trouwe metgezel was. . . .

Twee anderen vond hij voor de tapkast bij „Marijtte de Dauster“, in haar kleine caféje, dat verschole lag tussen de grote huizen van meneer Peeters en Fl. Molenaar had net een paar „beetjes“ gehaald in een klein flesje bij „Dappere Kees“ op het Scheipenplein. Jb. Hollenberg Pzn. en Willem Draijer waren de enigen die hij — buiten de schipper — snel had kunnen waarschoouwen. . . . omdat de bureen wisten waar ze zaten.

Naar de schuur. HET WAS DONKER in de straatjes van ons dorp toen de mannen zich naar de „schuur“ spoedden, want de eerste berichten van de stranding waren al om zes uur bekend geworden. Maar met al dat gezoek en gezeur werd het maar steeds later en maar weinigen hadden gezien, dat „Piet van de Burgemeester“ langzaam rood aanliep. Dat gebeurde hem niet gauw, want hij was de rust en de kalmte zelve. Maar als er een schip in nood was dan joeg hij zijn mannen op. Dan gingen de paarden voor de botenkar hem altijd te langzaam, dan was de tocht naar de strandingsplaats — vaak door het dikke rulle zand aan de voet van een steil afgekalde reep — voor hem een helle reis. . . .

Door dit alles was het al 11 uur toen de boot ter hoogte van de strandingsplaats kwam. De mannen liepen zwijzaam naast de altijd krakende en piepende reddingboot, die door het hobbelijke strand in de klampen van de botenkar lag te schavieren op zijn kinkielen. . . . De drank was nu wel uitgewerkt en met een koude nuchterheid doorboorden hun ogen regelmatig de mistige duisternis of ze het stakelvuur al naderden. . . .

Voorop liep de schipper, steeds maar overleggend met Piet van der Mij. Ze waren het er over eens dat ze recht voor het stakelvuur in zee moesten gaan. De vloedstroom, die de hele avond nog had doorgestaan had haar kracht verloren. Het was droeg weer en de wind kwam West ten Zuiden in. „Het woei niet hard, vandaag, dat de grauwe dreinerige mist het in nood verkerende schip met het rossige schijnsel van zijn brandende noodsein tergend bleef verbergen ergens achter de derde bank. — Hoogstens de vierde bank, stelde de schipper vast. — Hij is zeker op zijn laeding blijve hange. . . .

„De paarden schuimbekten onder de zweep, die nogal eens gebruikt moest worden om het tempo er in te houden. Er waren mensen in nood. . . . en dan werd de zachtzinnigheid nog wel eens vergeten. . . .

Achter de boot kwamen de Zandvoorters, die getuige wilden zijn van de redding. Met honderden waren ze toegestroomd op het bericht „dat de redboot oit gong“. Want iedere rechtgeaarde Zandvoorter leefde mee met zijn reddingboot, met zijn stoere mannen, die graag jenever lustten, maar óók wisten wat mensen reddten was. . . . Die nooit wisten of ze levend of dood huiswaarts keerden. . . .

„Petrolie“. **NAARMATE ZE DICHTER** bij de strandingsplaats kwamen roken ze steeds duidelijker de roetwalm van het kolossale stakelvuur, dat bij velen de gedachte aan petroleum oproep. . . . 't Was net die doffe lucht als het drie-pitsst in de lage keukentjes van de Zandvoorters stond te walmen bij het bakken van de bolokies . . . Dan stonk het hele huisje naar de penetrante geur van de overigens kostelijke aard-olie, die maar al te vaak in een houten vat tijdens een stormachtige nacht was aan komen drijven. . . . Want „petrolie“ kope was d'r 'iet vaak bal. . . .

— Maar nou stinkt-ie toch merckels naar petrolie juh — zei Dobber, toen hij even bij Willem Eén-oortje ging lopen . . .

— Hij zal wel vaete olie in hebbe. We zalle de mense d'r of haele en dan mag-ie van main morroge te borste slaen . . . Dan heb Zanvert veur de eerste doizend jaer olie gegog. . . .

zei Willem Draijer, misnoegd over de gezaggetrouwe mededeling van Ouwe Dobber (die overigens óók nergens vies van was als er wat te juten viel). Maar hij hield zich waarschijnlijk maar zo, want in zijn gedachten had hij al flink wat vaten tegen de reep opgerold. . . .

En zo kwamen ze bij de strandingsplaats, waar ze de boot snel klaar maakten om in zee te gaan. De mannen van de reddingboot trokken hun kurken scaphanders (zwemvesten) stroef en moelijk aan. De reepen ruwe kurk bolden om hun lichaam alsof ze gespalkt werden, maar voor menigeen was het zijn lijfsbehoud geweest als hij met zijn riem bleef haken en een golf hem zonder meer uit de boot tilde. . . . Vaak waren ze bij hun haar weer binnenboord getrokken. . . .

Nee, Piet van der Mij keek er secuur op toe, dat ze goed „geschoeid“ waren als hij het sein gaf, dat de paarden konden gaan trekken. Dan werden ze door luid vloekende en terende voorlui de branding in gejaagd en vlogen de eerste schuimende golven op de reddingboot af. De eerste felle confrontatie met een vijand, die de eerstvolgende uren zou blijven loeren op de levens van een koelbloedige, moedige, vastberaden bemanning. De kille dood zou hun metgezel blijven, heen en terug, maar de Zandvoorters zouden het lauwe tabakssap in zijn tronie spugen, dwars over de plonsende riemen heen. . . . Echte Zandvoorters gaan geen stap terug voor de zee. . . .

Jaap Sok stond aan de stuurriem en krachtig gaf hij zijn korte bevelen in de helse duisternis. Onder hem de schuimende, tóch aanschietsende zee, al was het dan wel geen zware storm. . . .

— Aerie, heb je nog naar de stopzak 'ekoke, voor as me strakkies berom gaene . . .

— Zo voeren de Zandvoorters naar het steeds heller wordende stakellicht van een onbekend schip. Maar de petroleumlucht werd sterker en sterker. . . .

— 't Kon wel 's een olieboot weze, klonk het tussen de soppende riemslagen door. En zij roeiden voort. Stank of geen stank . . . Er waren mensen in nood . . . Op de avond van Nieuwjaarsdag 1880 . . .

De St. Nicolaas. **DE DRIEMASTER** HOUTEN bark „St. Nicolaas“ (of „St. Nicolaas“, zoals het strandingsrapport schrijft), hoorde thuis in de haven van St. John, een kleine havenstad in het vaak barre Noorden van het Canadese vasteland, in de baai tussen Nova Scotia en New Brunswick. Kapitein was de Engelsman James Whitney, een stoere zeeman, die met zijn kaarsrechte gestalte, zijn lange bruine baard en zijn uitgebreide vocabulaire aan zeemans-

vloeken, overal respect wist af te dwingen. Hij was een „slecht-weer-vaarder“, die de helse golven en de ijsbergen van de Noordelijke Atlantische Oceaan wist te tarten door zijn bemanning dagenlang uit hun kooi te houden. Dan joeg hij met duivelse vaart de krakende romp door de kolkende zeeën . . . Met de bramzels en het vóór- en kruismarszeil er op. . . . Bij de laagste barometerstand bleef hij voortjagen tegen de elementen, soms alleen op de fok. . . . Nee, ze moesten James Whitney niet vertellen wat varen is. . . .

Wee, het bemanningslid, die tekenen van angst vertoonde. Bij de eerstvolgende haven zette hij hem met zijn pluizjak op de kaal. . . . Eind augustus 1879 kreeg hij bericht, dat hij in New York petroleum kon laden met bestemming Rotterdam. Het was een grote vracht barrels (1 barrel = 36 gallons), die hij in het ruim en aan dek kon stouwen. En vanwege de brandgevaarlijkheid werd er boven de vracht nog een gevaren-toeslag betaald. . . .

Hij voer in ballast van St. John naar New-York, waar hij na een vlotte reis vastmaakte aan een houten pier, die enigszins buiten het havengebied lag. Omdat het een vrij lange reis zou worden (hij hoopte in Rotterdam te kunnen laden voor Zuid-Amerika), had hij zijn vrouw meegenomen. In het toen al „moderne“ en veelbesproken New York keek zij haar ogen uit. Maar kapitein Whitney zorgde intussen dat zijn schip snel beladen werd. Tijd is geld en een schip is er om te varen; Aan boord van zijn schip had hij aan de Grote Mast (middelste mast) een soort hijsinrichting, die de bemanning zeer oerbiedig „de sukkel-lier“ noemde. Toen het laden niet snel genoeg ging liet hij „ellebogenstoom“ aanrukken, want er waren werkloze kaaiwerkers genoeg in die dagen. . . . Toen de ruimen vol waren liet hij op de dekken tot aan de kruismast nog vaten (2 hoog) stouwen, die aan stuur- en bakboord met stalen kabels over de kaapstanders werden stijf gezet. . . .

Zou James Whitney ooit kunnen vermoeden, dat deze vaten petroleum zijn trotse schip eens zouden blakeren en verpulveren bij het kleine vissersdorpje Zandvoort, ergens aan de Hollandse kust? Hij gaf in ieder geval geen blijk van bange voorvoelens, want hij zwepte de kaaiwerkers op om door te gaan met laden. Óók toen het al nacht werd. . . . Na 4 dagen was zijn schip vaarklaar en verliet hij de haven van New York. . . .

De eerste tegenslag komt al na twee dagen. De wind wordt flauwer maar ondanks dat slingeret 't schip heftig op de lange oceaan-deining. De wind loopt bovendien langzaam naar voren en de kapitein laat het kruisondermarszeil en de drie bovenmarszeilen bijzetten. Maar als later de wind toeneemt en dwars achter in komt, is er door het slingeren van het schip „slack“ (ruimte) gekomen in de staaldraden van de deklast. . . .

Als de hoofd touwen en pardoens strak gezet zijn en de deklast opnieuw zeevast gesjord is, gaat het glas (de barometer) snel zakken en als de bemanning niet klaar is, breekt de hel los. . . .

Op een goed ogenblik komt een zware breker midscheeps in en slaat de kombuis in één klap vol water. De golf loopt over het schip en daalt mee als juist de boeg naar beneden gaat. . . . Het water komt tot onder „de bak“ (overdekt voor-schip) en zuigt deze in één klap leeg bij het terugvallen van het water. Bezems, ballen, teerpotten en -kwasten, hulp-ankers, alles ligt her en der over het voorschip. . . .

De ouwe en de stuurman staan op de kampagne (verhoogd achterdek) en kijken bezorgd naar de branstengsten. Later laat hij, als er enkele zeilen uit de „liken“ (omzoming) zijn geslagen, tóch de groot-bramsteng bergen. . . .

Hij wil zijn lading behouden naar Europa brengen. . . . Ze zijn intussen midden op de Oceaan gekomen. . . .

Tegenslagen. **TOCH LIJKT HET** WEL of de „St. Nicolaas“ door tegenslagen blijft achtervolgd. Nog vóór zij de oversteek volbracht hebben komt er een nieuwe heftige storm, die alle hens aan dek roept. Dagenlang vechten met overkomende zeeën, en helse gebulder in de raas. . . .

Als ze eindelijk dwars van Terland komen krijgen ze een goeie ruimende wind. . . .

„De „St. Nicolaas“ loopt nu 10 mijl. — Fok los — commandeert de ouwe. Lange schuimstrepen tekenen zich af op het groene nog fel bewogen zee-oppervlak. De in kracht minderende krullers lopen kaarsrecht achteruit. Het lijkt of het schip zijn tanden in de zee zet. De fok zal helpen „de kop“ (boeg) weer snel te lichten. Reeds bolt het vrijgekomen zeldoek tussen de

Strandingsrapport

RAPPORT van het gebeurde te Zandvoort op den 1e January 1880, waarbij de Reddingboot in zee is geweest tot het redden van Schipbreukelingen of waarbij gebruik is gemaakt van den Vuurpijltoestel.

- | | |
|--|---|
| 1. Naam van het vaartuig? | 1. St. Nicolaas - St. John. |
| 2. Waar behoorde het te huis? | 2. James Whitney. |
| 3. Naam van den gezagvoerder? | 3. Barkschip, 15 koppen. |
| 4. Welk soort van vaartuig? Hoeveel bemanning? | 4! New York - Rotterdam. |
| 5. Waar vandaan gekomen? Waarheen bestemd? | 5. Petroleum. |
| 6. Beladen met? Of in ballast? | 6. W. ten Z. Droog weder. |
| 7. Wind en weer op het ogenblik der stranding? | 7. Idem. |
| 8. Idem bij het beproeven der redding? | 8. Namiddags 5½ uur. |
| 9. Op welk uur van den dag is het gestrand? | 9. 's avonds tussen 8 en 11 ure. |
| 10. Op welk uur is de redding geschied? | 10. Paal 70. |
| 11. Aanduiding van de juiste plaats der stranding? | 11. Allen en de loods en de kapiteinsvrouw. |
| 12. Hoeveel man zijn er gered? | 12. Geen. |
| 13. Hoeveel man zijn er omgekomen? | 13. Met de boot. |
| 14. Is de redding geschied met de Boot of den Vuurpijltoestel? | 14. Goed, want zij kon 26 personen dragen. |
| 15. Hoe heeft de Boot voldaan? | 15. Ja, de lier en de kurken zakken. |
| 16. Heeft de Boot schade bekomen? Welke? | 16. De lier is hersteld. |
| 17. Kan het bij u hersteld worden? | 17. — |
| 18. Op hoeveel begroot gij de kosten? | 18. Neen, zover tot heden bekend. |
| 19. Is er iets verloren geraakt van den Inventaris? | 19. — |
| 20. Waar bestaat dit uit? | 20. 9. |
| 21. Hoeveel man waren er in de Boot? | 21. Zeer goed. Huig Molenaar; Jb. Hollenberg Pzn.; W. Draijer (Eén-oortje); C. Visser; A. Koper, F. Molenaar; A. Molenaar (Ouwe Fagge); A. Koper Ezn. (Dobber); Jb. Koper (Jaap Sok), schipper. |
| 22. Hebben zij goed gewerkt? Hunne namen? | 22. 3. Ja, maar de lijnen gebroken. Volgens opgave vuurpijlrichter waren de pijlen te sterk gevuld. |
| 23. Hoeveel pijlen zijn er verschooten? Waren die goed gerigt? | 23. Aanvulling van het materieel met 2 bijlen, 1 nijptang en 1 schietlijn. |
| 24. Welke bijzondere aanmerkingen of voorstellen. | |

Aldus naar waarheid opgemaakt te Zandvoort, den 6e January 1880. De Commissie van Plaatselijk Bestuur, onleesbaar (Q. Hoeufft?), Voorz. D. Visser van Hazerswoude. P. van der Mij. onleesbaar, J. Hollenberg? onleesbaar, Jhr. v. Merle? Jhr. Q. Hoeufft? J. Boerlage.

built- en nokgordings omhoog en als de buik van het zeil los gegooit is klinkt de waarschuwend stem van de stuurman — Kijk uit daar boven! — Als een ballon ontplooid zich het enorme zeil. De bemanning moet zich vastklemmen aan de geitouwen. . . .

De „St. Nicolaas“ vaart voorspoedig het Engelse Kanaal binnen, op weg naar Rotterdam, waar de loodsschooner al ver in zee een loods komt overzetten. . . .

Dikke mist . . .

Tot zover is het dan toch nog goed gegaan, maar toen kwam opnieuw de tegenslag, want langzaam kwam er een gore, dampige mist opzetten. De loods overlegde met de kapitein wat ze zouden doen. Ten anker gaan voor de Waterweg was te gevaarlijk, daarom besloten ze „op en neer te houden“ (het schip varende) totdat de mist zou optrekken. . . .

De bemanning moet „stand by“ blijven en bij-dag-woorden verordonneert de stuurman, dat ze maar moeten gaan „Psalm zingen“ (dit is het schoon schuren van de dekken met zware stenen en zand). . . .

James Whitney zal met 'n schoon schip Rotterdam aanlopen. Dat geeft de „brokers“ (bevrachters) een goede indruk van kapitein en bemanning en daardoor hopelijk sneller een nieuwe vracht. . . . Want een schip is er toch om te varen? Door de langdurige dikke mist worden de „streken“ die het schip maakt steeds groter. Men vaart op loods-aanwijzing langzaam de Noord in. Het is intussen Nieuwjaarsdag 1880 geworden. Aan boord is een goede borrel geschonken. In de kapiteinshut drinkt de vrouw van Whitney een rood likeurtje. . . . Aan dek staan de wachten uit en de scheepsbel wordt regelmatig geluid. . . . Er kan weinig gebeuren. . . .

Schok . . .

TOT ER INEENS een zware schok gevoeld wordt, die zich als een langgerekte dreun over het hele schip voortzet. De „St. Nicolaas“ had de vierde bank bij Zandvoort geraakt en werkte zich met haar kiel muurvast in het zand. . . . James Whitney wist toen nog niet dat hij zijn schip verspeeld had. . . . Zijn vloeken gingen hoger dan de grote mast. . . .

Toen hij alies tevergeefs geprobeerd had om vlot te komen, was hij teneinde raad. De mist bleef als een doodskleed om zijn schip hangen. . . . Het was een zwaar besluit voor hem toen hij de stuurman opdracht moest geven om op „de bak“ een stakelvuur aan te leggen. Ze zouden er petroleum voor nemen. . . . Die was er tóch genoeg aan boord! De bemanning bleef uit zijn buurt. Hij was grimmig en geladen. Hij de bedwinger van de hoogste zeeën verspeelde zijn schip bij een ouwe vijven-bries. . . .

Hoger dat vuur — commandeerde hij. . . . De matrozen wierpen nieuwe petroleum in het ijzere vat, dat roodgloeiend aanliep op de bak en dat met putzen water moest worden gekoeld. Het pek liep uit de naden van het dek. . . .

In het duister van de Nieuwjaarsavond naderde toen een rociërdingboot met gebogen stoere figuren, die een voor James Whitney vreemde taal spraken. Ze kenden geen woord Engels. . . . Maar ze schreeuwden: — We zalle jeloi d'r of haele . . . Hoeveel benne d'r an boord? — . . .

Op het strand werd men onrustig en Piet van der Mij stuurde voor alle zekerheid een man te paard naar Noordwijk om hulp te halen. En de Noordwijkers kwamen dan ook zo gauw mogelijk. Ze stonden juist op het punt om in zee te gaan, toen de Zandvoortse reddingboot nog vóór het ochtendgloren het eerste gat in gleed . . .

Aan boord 17 gereden, waaronder de vrouw van de kapitein en de onfortuinlijke loods . . .

In brand.

EN ZO BLEEF de „St. Nicolaas“ onbemand achter op de vierde bank. En terwijl de Zandvoorters zich over de geredden ontfermden, (zij werden o.a. ondergebracht in Hotel „Driehuizen“) gebeurde er nog het volgende, want het verhaal is nog niet uit. In de haast van de redding had men het stakelvuur niet voldoende gedoofd. De aanwakkerende wind deed het vuur hoog optaalen en de andere dag toen de Zandvoorters weer bij het schip kwamen, zagen ze dichte rookwolken naar de kust drijven. . . .

Het stakelvat was door het dek van „de bak“ heen gebrand en had de deklast aangestoken. Het werd een hels vuur met talloze woeste explosies. De brandende petroleum verspreide zich over de zee en tot over een afstand van 4 km. was de zee met brandende olie overdekt. Toen de lading grotendeels uitgebrand was kwam 't schip vlot en is over de banken gelopen totdat de bijkans verkolde kiel een laatste rustplaats vond op het strand, waar deze nog altijd te zien is hij straffe Oostenwind en afgaand water. . . . De Zandvoorters noemen deze resten nog altijd het wrak van „de Olemaan“. Hij bracht de Zandvoorters niet voor „doizend jaer“ olie, behoudens enkele gelukkige jutters die later nog menig geblakerd vat uit zee visten. — Maar daer hebbe ze nooit over 'spraet . . .

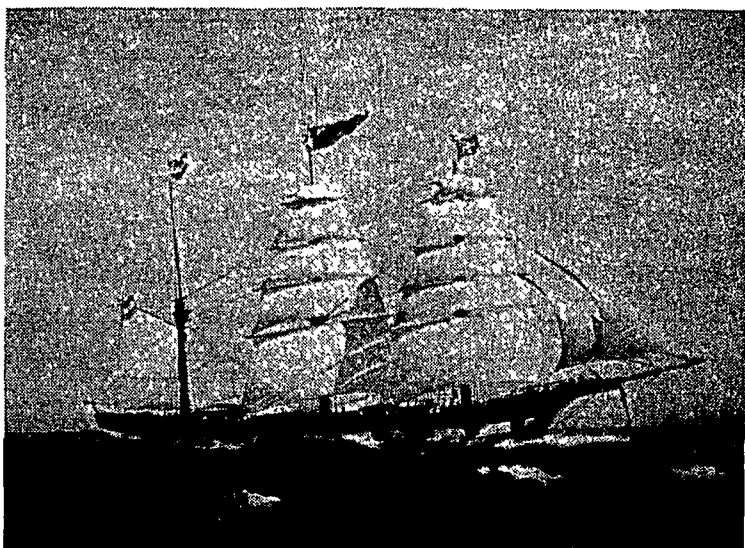
Zoals wij anno 1973 bij het scheiden van dit jaar, waarin zoveel over olie werd gehoord en gesproken, wel hebben willen praten over deze moedige Zandvoortse redders, die bij nacht en ontij klaar stonden om het leven van anderen te redden! Wij willen deze mannen in grote eerbied gedenken!

Mogen we dit verhaal dan nog eindigen met een rijmpje, dat vele oude Zandvoorters nu nog kennen en in drie regels de hele ramp vermeldt:

Op één januari schip op strand
Op twee januari schip in brand.
Op drie januari vaten aan de kant
St.



(Met zeer veel dank aan de heer Ch. van der Zweep, directeur van de K.N.Z.H.R.M. en zijn personeelsleden van het Hoofdkantoor in Amsterdam voor het welwillend beschikbaar stellen van de strandingsrapporten en andere gegevens. Verder aan mijn vrienden Frans Koper (84) en zijn broer Piet Koper (Piet van der Wapen) (87) voor hun historie-getrouwe adviezen. Dit alles heeft mij fijn geholpen dit verhaal te schrijven. De vroegere bestuurder van ons plaatselijke station van de N.Z.H.R.M., de heer Piet van der Mij was de overgrootvader van onze huidige wethouder, de heer K. C. van der Mij Pzn., die na zijn vader thans bestuurder is in Zandvoort van de K.N.Z.H.R.M. en tevens strandvonder).



De „St. Nicolaas“ (thuishaven St. John) vertoonde naar bouw en tuigage veel overeenkomst met de Nederlandse 3-master bark „F.H. von Lindern“, die op 19 okt. 1880 voor Zandvoort strandde.